

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część II. — Wydana i rozesłana dnia 2. stycznia 1895.

Treść: № 2. Ustawa o kolejach niższego rzędu.

## 2.

**Ustawa z dnia 31. grudnia 1894,**

**o kolejach niższego rzędu.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

### A. Koleje lokalne.

#### Artykuł I.

Przy nadawaniu koncesji na kolej lokalne o torze normalnym lub wązkim (koleje drugorzędne, wycynalne itp.) nietylko czynić należy — acz bez uszczuplenia wpływu, jaki na mocu ustawy służy wspólnemu Ministerstwu wojny — wszelkie możliwe ułatwienia we względzie robót przygotowawczych, budowy i urządzenia, lecz także co się tyczy ruchu, odstępować należy od środków ostrożności i prawidel obrotu, przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych, o ile według zdania Ministerstwa handlu da się to zrobić ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, mianowicie zaś ze względu na zmniejszoną chyzość pociągów i o ileby to nie nadwierzęło prawa, korporacjom autonomicznym według istniejących ustaw służącego co do wydawania we własnym zakresie działania przepisów, tyczących się bezpieczeństwa.

Ułatwienia tego samego rodzaju mogą być czynione według uznania Ministerstwa handlu także

takim szlakom kolejowym już istniejącym, na których zaprowadzony jest obrot drugorzędny z mniejszą chyzością.

#### Artykuł II.

Przedsiębiorstwa kolej lokalnych uwalniać należy od ustanowionego w §. 68 Porządku ruchu kolej i w §. 10, lit. f) ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) obowiązku przewożenia poczty, jakotęż od opartego na §. 89 Porządku ruchu kolej obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów, wynikającej z nadzoru policyjnego i skarbowego, tudzież od obowiązku stawiania i utrzymywania w dobrym stanie lokalni urzędowych.

#### Artykuł III.

Upoważnia się Rząd, żeby ustanawiając taryfy dla kolej lokalnych odstępował od przepisów ustawy z dnia 15. lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach maksymalnych do przewozu osób kolejami żelaznymi, jakotęż od wszelkich innych przepisów ustawowych, tyczących się taryf i przewozu.

#### Artykuł IV.

Uwalnia się od opłat i stępeli, z wyłączeniem rozpraw w postępowaniu sądowem w sprawach spornych, umowy, wpisy hipoteczne, podania i wszelkie inne dokumenty, którymi w celu zabezpieczenia budowy kolej lokalnej, zapewnione zostaje odstąpienie gruntu, nadanie praw rzeczowych, dostarczenie materyałów do budowy i ruchu, świadczenia w gotówce z objęciem lub bez objęcia akcji,

jakoteż wszelkie inne dopłyły jakiegobądź rodzaju, tudzież dokumenty, którymi przepisują się warunki używania dróg publicznych lub przyjęte zostają zobowiązania gwarancyjne albo wreszcie których przedmiotem są umowy, tyczące się dostarczenia kapitału, budowy lub ruchu kolej lokalnej.

Tegoż samego dobrodziejstwa doznają podania, plany i wszelkie inne dokumenty, do przygotowania pod względem technicznym lub finansowym wykonania kolej lokalnej służące, które ubiegający się o koncesję mają złożyć po otrzymaniu pozwolenia do rozpoczęcia robót przygotowawczych technicznych.

#### Artykuł V.

Nadając koncesje na kolej lokalne, zapewniać ma Rząd następujące dobrodziejstwa:

- uwolnienie od stępli i opłat wszelkich umów, które przedsiębiorstwo kolej zawierać będzie, podań, które wnosić i dokumentów, które ma wystawać, wszelkich wpisów hipotecznych, które mają być uskutecznione na podstawie owych umów i dokumentów, nakoniec wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań, tyczących się zgromadzenia kapitału, zaabezpieczenia odsetek od kapitału i zaabezpieczenia ruchu, jakoteż tyczących się budowy i urządzenia kolej — na czas aż do końca pierwszego roku ruchu; tyczących się zaś wykupu gruntów, aż do końca trzeciego roku ruchu.

Dobrodziejstwo powyższe rozciąga się także na potwierdzenia odbioru wystawione przez przedsiębiorców budowy i dostarczycieli, o ile takowe tyczą się wypłaty za wykonanie rzeczonych zakładów.

Dobrodziejstwa te nie stosują się do rozpraw w postępowaniu sądowem w sprawach spornych;

- uwolnienie od stępli i opłat co do emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych łącznie z kwitami tymczasowymi, emitowanych celem zgromadzenia kapitału tak na pierwsze założenie i odpowiednie koncesje zaopatrzenie kolej lokalnej koncesjonowanej, jakoteż na rozszerzenie budowli i na nabytki jakie Rząd uzna później za potrzebne, tudzież uwolnienie od stępli i opłat za zahipotekowanie prawa zastawu na ciałach hipotecznych ksiąg kolej żelaznych lub na innych nieruchomościach przeznaczonych do zaabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych i wszelkich innych pożyczek, jakieby do celów w tym ustępie oznaczonych były zaciągnięte, jakoteż od należytości za przeniesienie własności gruntów kupionych po upływie trze-

ciego roku ruchu (lit. a), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;

- uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji za wygotowanie dokumentu koncesyjnego;
- uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia nadania koncesji.

Dobrodziejstwa te stosują się także do kolej dojazdowych, torów ładunkowych i wszelkich innych urządzeń pobocznych przez koncesjonariusza wykonanych, które stanowią istotną część składową przedsiębiorstwa kolej lokalnej i będą za taką jej część przez Rząd uznane;

- uwolnienie od należytości przypadającej za nadzór rządowy;
- na prośbę przedsiębiorstwa kolej lokalnej, zmiana opłaty stęplowej od biletów pasażerskich ustanowionej w T. P. 47 e) ustawy z dnia 13. grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89) na opłatę procentową, która ma być po trzy od sta jednego wymierzana, przez przedsiębiorstwo kolej od pasażerów pobierana i miesięcznie z dołu do kas skarbowych odsyłana.

Dobrodziejstwo pod f) wzmiarkowane, może być przyznane także kolejom lokalnym już istniejącym a jeżeli ruchem nie zawiaduje samo przedsiębiorstwo kolej lokalnej, także zarządowi ruch utrzymującemu.

#### Artykuł VI.

Pozwala się także na uwalnianie od stępli i opłat emisji, jakoteż wpisu i wykreślenia zaabezpieczenia hipotecznego obligacji takich pożyczek, które od królestw lub krajów, powiatów, gmin lub innych korporacji autonomicznych celem zgromadzenia kapitału lub na dopłaty dla nowych kolej lokalnych za zezwoleniem Rządu będą zaciągnięte, nawet wtedy, gdyby im już według artykułów IV. i V. nie służyło uwolnienie od stępli i opłat.

Odsetki od takich pożyczek, które najpóźniej w przeciągu lat 75 umorzone być mają, uwalnia się od podatku dochodowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby na jego miejsce w przyszłości mocą ustaw został zaprowadzony, tudzież od należytości stęplowych, którym podlegają kuponów.

## Artykuł VII.

Z odpowiedniem zastosowaniem postanowień artykułu III. ustawy z dnia 10. lipca 1865, Dz. u. p. Nr. 55, może być przyzwalane uwalnianie od opłat takich obligacji, które celem zgromadzenia kapitału dla nowych kolej lokalnych lub na wkłady na istniejących kolejach lokalnych i na kolejach rządowych przez zakład, gwarancji kraju używający (bank krajowy) lub przez inne statutami do tego upoważnione instytuty lub spółki, jakoteż przez samodzielne oddziały takowych za zezwoleniem Rządu i pod szczególnym nadzorem Rządu będą emitowane i w sposób niżej oznaczony zabezpieczone, które to uwolnienie służy także kuponom od owych obligacji.

Powyższe tytuły dłużnic, których zasady ustanawiać będzie Rząd ze względem na dostateczną pewność, ubezpieczane być mają w następujący sposób:

1. pretensyami do państwa, kraju, korporacji autonomicznych lub, z zastrzeżeniem bezpieczeństwa sierociego, pretensyami do stron interesowych, prywatnych lub

2. pożyczką udzieloną przedsiębiorstwu kolej lokalnej zahipotekowaną należycie w Księdzie kolej żelaznych lub w inny sposób, albo nakoniec

3. obligacjami pożyczek kolej żelaznej krajoowej lub takiemi tytułami dłużnymi prywatnych przedsiębiorstw kolej lokalnych, które gwarancyją państwa lub kraju albo w inny, według uznania Rządu dostateczny sposób, są zabezpieczone;

4. zabezpieczenia w ustępach 1 aż do 3 właściwie oznaczone, muszą odnosić się do tej samej kolej, dla której używane są fundusze uzyskane przez emisję powyższych obligacji.

O ile zakłady powyżej wzmiękowane podlegają podatki zarobkowemu, służy im także co do odsetek od wzmiękowanych obligacji prawo odcięgania, nadane dłużnikom w §. 23 patentu o podatku dochodowym z dnia 29. października 1849, Dz. u. p. Nr. 439.

Postanowienia ustawy z dnia 24. kwietnia 1874, Dz. u. p. Nr. 48, o ochronie praw posiadaczy listów zastawnych, stosują się odpowiednio także do obligacji powyższych.

## Artykuł VIII.

Obligacje w artykule VII oznaczonych można używać do korzystnego lokowania w nich kapitałów fundacyj, zakładów pod nadzorem publicznym stojących, urzędu pocztowych kas oszczędności tudiż pieniędzy sieroczych, powierzniczych i depozytowych, jakoteż po kursie giełdowym, atoli nie ponad wartość imienną, na kaucye służbowe i na kaucye w interesach prawnych, jeżeli

- a) kwoty, jakie kiedykolwiek będą potrzebne na oprocentowanie i umorzenie emitowanych obligacji pokryte są najmniej równie wielkimi pretensjami instytutu emitującego, płatnemi w terminach oznaczonych, potrzebne odpowiednich;
- b) co do pretensji tych albo istnieje rządowe przyznanie zapłaty lub poręki, albo w Księdzie gruntowej lub Księdzie kolej żelaznych ustanowione jest prawo zastawu na nieruchomości zahipotekowane z ustawowem bezpieczeństwem; nadto
- c) roszczenia z tych pretensji instytutowi emitującemu służące są niezawisłe od wysokości wydatków ruchu i innych pretensji w §. 47 ustawy z dnia 19. maja 1874, Dz. u. p. Nr. 70, oznaczonych, nakoniec
- d) obligacje, czyniące zadość warunkom wyżej oznaczonym, rozporządzeniem Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem skarbu tudiż z Ministerstwami spraw wewnętrznych i sprawiedliwości w każdym z osobna przypadku obwieszczeniem urzędowem w Dzienniku ustaw państwa będą szczegółowo oznaczone.

O ile obligacje w artykule VII oznaczone, przez zakład poręczenia kraju używający pod jego odpowiedzialnością emitowane, mogą być do celów powyższych używane na zasadzie innych warunków niż te, które pod lit. a) aż do d) są podane, tudiż, o ile obligacje pożyczek (artykuł VI), które na potrzeby kolej lokalnych za zezwoleniem Rządu zaciągną królestwa, kraje lub korporacye autonomiczne, mogą do tychże celów służyć, postanawiać się będzie w każdym szczególnym przypadku osobną ustawą.

## Artykuł IX.

Zarząd kolej państwa może za przyzwoleniem Ministerstwa skarbu czynić kolejom lokalnym już istniejącym i nowo powstać mającym następujące ulgi i dobrodzieństwa:

1. Uwolnienie od liczenia kwoty na koszt administracji centralnej Zarządu kolej rządowych, tudiż od liczenia wynagrodzenia lub dopłaty od przedsiębiorstwa kolej lokalnej za współużywanie istniejących zakładów kolej rządowych i za sprawowanie w dworcach dobiegowych przez funkeyonaryuszów rządowych służby stacyjnej na tak długo i o tyle, jak to będzie potrzebne, ażeby kapitał zakładowy kolej lokalnej nie zapomocą obligacji pierwszorzędnych zgromadzony, mógł być z własnych czystych dochodów najwięcej po 5 od sta oprocentowany i umorzony.

Również może nastąpić objęcie ruchu kolej lokalnej przez Rząd na rachunek koncesyjnego, za wynagrodzeniem przez przedsiębiorstwo kolej lokalnej kosztów własnych utrzymywania ruchu przez Rząd, które stosownie do okoliczności oznaczone będą ryczałtowo w pewnej stopniu procentowej dochodów brutto lub w kwocie ustalonej od kilometra ruchu.

W przypadku tym wynagrodzenie kosztów ruchu, które przedsiębiorstwo kolej lokalnej ma płacić, może być odroczone w celu pokrywania z dochodów brutto przedewszystkiem ciężarów kapitałowych z tytułu pożyczek i akcji pierwszorzędnych, jeżeli według uznania Rządu można liczyć na to, że w skutek takiego przyzwolenia skarb państwa nie będzie narażony na trwałe obciążenie.

2. Objęcie ruchu kolej lokalnych już istniejących lub w przyszłości powstać mających na własny rachunek Rządu za opłatą stałej renty dzierżawnej, jeżeli według wykazów, które Rząd ma sprawdzić, z uwzględnieniem gwarancji co do przewozu i dochodu, przez strony interesowane i korporacje autonomiczne zapewnionych a według okoliczności z uwzględnieniem rocznych dopłat pokrycie renty dzierżawnej dochodami czystymi kolej lokalnej, jakie utrzymywanie ruchu Rządowi przyniesie, można uważać za zapewnione trwałe.

3. Wykonanie urządzeń potrzebnych w skutek dobiegu kolej lokalnej do stacji wspólnej kolej głównej, dostarczenie materiałów do budowy i ruchu, rzeczy inwentarskich i taboru kolejowego dla kolej lokalnej za wynagrodzeniem kosztów własnych przez przedsiębiorstwo kolej lokalnej, według okoliczności w odpowiednich umownych annuitetach.

Powyższe świadczenia ze strony Zarządu kolej państwa na rzecz przedsiębiorstw kolej lokalnych mogą wyjątkowo przyjść do skutku także bezpłatnie lub w razie utworzenia się spółek akcyjnych za zwrót w zapisach dłużnych tychże spółek (obligacyjach, akcjiach pierwszorzędnych lub zakładowych), jeżeli wybudowanie kolej lokalnej jest korzyściem dla ruchu przez Rząd utrzymywanego a w skutek otwarcia kolej lokalnej spodziewać się należy według uznania Rządu takiego przyrostu dochodów lub innych korzyści finansowych dla dobiegających linii kolej rządowych lub kolej prywatnych, na których Rząd ruch utrzymuje, że takowe zrównoważą odpowiednio ofiary finansowe, jakie Zarząd kolej rządowych ponosić będzie w skutek świadczeń powyższych.

Rzeczy inwentarskie i tabor kolejowy winny być zwyczajnie nowo sprawione a tylko wyjątkowo brane z zasobów kolej rządowych. Tabor kolejowy może też być dostarczony za wynagrodzeniem rocznym, które obliczane będzie w procentach przychodów przewozu.

4. Przewóz materiałów do budowy i ruchu jakieżkolwiek taboru dla kolej lokalnych, tak podczas budowy, jak i po otwarciu ruchu, po cenach taryfowych zniżonych jakie służą dla własnych posyłek Zarządu kolej państwa, o ile oszczędności na przewozie tym sposobem uzyskane dostać się mają bezpośrednio odnośnym przedsiębiorstwom kolej lokalnych.

Postanowienia powyższe (od 1 aż do 4) stosują się odpowiednio także do kolej prywatnych, których ruch utrzymuje Rząd na własny rachunek a także zarządy innych kolej prywatnych, mianowicie tych przedsiębiorstw, które używają gwarancyjną rządową, zobowiązując należy w miarę wpływu służącego Rządowi prawnie (mianowicie według §. 10, lit. g ustawy z dnia 14. września 1854, o koncesjach na kolej żelazne, Dz. u. p. Nr. 238) do poczynienia kolejom dobiegowym takich samych upustów i dogodności.

Przychody i wydatki, jakie w skutek stosowania postanowień poprzedzających l. 1 aż do 4 dla Zarządu kolej państwa wynikną, umieszczać należy corocznie w preliminarzu państwa szczegółowo z przedstawieniem odnośnych stosunków.

#### Artykuł X.

Upoważnia się Rząd do brania udziału w zgromadzeniu kapitału na takie nowo budować się mające kolej lokalne, z których otwarcia, według dochodzeń przez funckjonariuszów państwa poczynionych wynikną korzyści cyfrowo oznaczające się mające dla poszczególnych gałęzi administracji (dla skarbu pocztowego, telegraficznego, leśnego, górnictwa i zupnego, dla Zarządu kolej państwa itp.); brać zaś ma Rząd ten udział przez dopłaty, bądź à fonds perdu, bądź też w razie utworzenia się Spółek akcyjnych za zwrót w zapisach dłużnych (obligacyjach, akcjiach pierwszorzędnych lub zakładowych) a to albo w formie subwencji rocznej, albo przez zapłacenie kapitału w takich kwotach maksymalnych, któreby wyrównywały tynkorzyściom (przyrost dochodów lub oszczędności) a wzglednie skapitalizowanej wartości tych korzyści, jakie skarbowi państwa założenie kolej lokalnej dowodnie przyniesie.

#### Artykuł XI.

O ile poszczególnym kolejom lokalnym, których znaczenie ekonomiczne lub wojskowe nie podlega wątpliwości, co do których jednak jest dowiedzione, że strony interesowane nie zdolają zgromadzić w całości potrzebnych funduszy, może Rząd oprócz lub zamiast dobrodziejstw przewidzianych w artykułach V, VI, VII, VIII, IX i X udzielić jakich innych pomocy finansowych, przechodzących zakres Władzy administracyjnej, mianowicie zaś, o ile może zapewnić takim kolejom rządową gwaran-

cyą dochodu, dać im imieniem państwa w innych przypadkach nie tych, które w artykułach IX, l. 3 i w artykule X są przewidziane, zapomogę na budowę za zwrotem w akcyach zakładowych; o ile może objąć utrzymywanie ruchu rzeczonych kolei na rachunek państwa za zapewnieniem im stałej renty dzierżawnej, jeżeli to na podstawie artykułu IX, l. 2 nie jest dopuszczalne itp., w tej mierze postanawiać się będzie osobną ustawą w każdym szczególnym przypadku.

### Artykuł XII.

Przedsiębiorstwa kolej lokalnych, którym przyznane zostały dobrodziejstwa finansowe w artykule V, lit. a) aż do d) włącznie przytoczone, obowiązane są — niezawiśle od zastrzeżonego Rządu przy nadawaniu koncesji prawa odkupienia kolej koncesjonowanej po jej skończeniu i otwarciu na niej ruchu pod warunkami, które w koncesji mają być ustanowione — dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej lokalnej do obrotu między kolejami, na których ruch Rząd utrzymuje, już istniejącym lub dopiero w przyszłości wybudować się mającemi, w ten sposób, że z prawem ustanawiania taryf Rząd mocen będzie koleją lokalną współużywaną przewozić lub kazać przewozić za opłatą stosownego wynagrodzenia całe pociągi lub pojedyncze wagony.

Wynagrodzenie, które ma być płacone za to współużywanie, ustanawiane być ma, o ile w tym względzie między Rządem a koncesjonariuszami nie zostaną zawarte inne układy, według postanowień ogłoszonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 kolej północnej Cesarza Ferdynanda w Dz. u. p. rocznik 1886, strona 63.

Współużywanie może mieć miejsce tylko o tyle, o ile nie tamże własnego regularnego ruchu kolej lokalnej współużywanej i nie wolno wyzyskiwać go do celów konkurencyjnych w obec przedsiębiorstwa kolej lokalnej.

O ile przechodzenie obcego taboru kolejowego na kolej lokalną neda się pogodzić według zdania Władzy nadzorczej z dozwolonemi ułatwieniami pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu, nadwyżkę kosztów stąd wynikającą należy wynagradzać przedsiębiorstwu kolej lokalnej.

### Artykuł XIII.

Emisja obligacji pierwszorzędnych, które opiewać mogą tylko na walutę ustawową krajową, jeśli zabronione dopóty i o tyle, o ile według wykazów, które Rząd ma sprawdzić, nie okaże się, że własne czyste dochody kolej, jakotż gwarancje frachtu i dochodu zapewnione przez strony interesowane i

korporacje autonomiczne zabezpieczają trwałe ich oprocentowanie i umorzenie.

Przedsiębiorstwa kolejowe, które dla braku wymogów ustawowych nie mogą mieć wykazu hipotecnego w duchu ustawy z dnia 19. maja 1874, Dz. u. p. Nr. 70, są wyłączone od emitowania obligacji pierwszorzędnych.

### Artykuł XIV.

Używanie gościńców do wybudowania na nich kolej lokalnych jest dozwolone, o ile ruch kolejowy nie zagraża bezpieczeństwu obrotu na gościńcu.

Jednakże na gościńcach ważnych pod względem wojskowym, kolej budowana być ma zawsze w taki sposób, żeby w razie potrzeby wozy wojskowe mogły zająć całą szerokość drogi.

O dopuszczalności i warunkach użycia dróg decyduje w porozumieniu z wspólnem Ministerstwem wojny w pierwszej instancji Władza administracyjna krajowa w porozumieniu z Inspekcją generalną kolej austriackich (urzędem kolej lokalnych), w drugiej instancji Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu.

Niezawiśle od obowiązków, wynikających z istnienia prawa poboru myta, nie ma się opłacać za używanie drogi żadnego wynagrodzenia ani nawet w takim przypadku, gdy część drogi przez kolej lokalną używana, jest od reszty powierzchni drogi odgraniczona, o co starać się należy zwłaszcza na drogach mniej ważnych pod względem wojskowym i gdy ta część ze względu na oczekiwane w skutek złożenia kolej zmniejszanie się obrotu wozów drogowych jest oddana kolej lokalnej do wyłączniego użytkowania.

Kolej odgraniczona być ma od niezajętej części drogi w taki sposób, żeby np. baryery do tego użyte mogły być szybko usunięte, gdy zajdzie potrzeba użycia całej szerokości drogi do ruchów wojskowych.

Koszta rekonstrukcji drogi, która w skutek złożenia kolej stanie się potrzebną, jakotż koszta utrzymania według przepisów i potrzebnego do ruchu kolejowego czyszczenia części drogi rzeczywiście używanej, tudzież wszelki z pominiętym użyciu drogi wynikły przyrost wydatków na utrzymanie drogi w ogóle, na naprawianie uszkodzeń żywiołowych i na nowe budowle ze względów obrotu drogowego potrzebne, również jak koszta szczególnych urządzeń potrzebnych do zapobieżenia przerwom lub niebezpieczeństwom, jakie z ruchu kolejowego wyniknąć mogą dla obrotu drogowego, cieążą na przedsiębiorstwie kolej lokalnej.

Zobowiązań rozciągających od tych, które w ustępstwie poprzedzającym są wzmiarkowane, mia-

nowiecie pod względem wzmacniania i utrzymywania mostów lub budowli znajdujących się pod groblą drogi, pod względem utrzymywania i czyszczenia pobocza kolej, rowów i stoków, tudzież pod względem sprzątania śniegu, nie można wkladać na przedsiębiorstwo kolej lokalnej, o ile odnośne prace i świadczenia nie są następstwem istnienia zakładu kolejowego.

Drogi publiczne nieskarbowe mogą być zajęte pod budowę kolej lokalnych tylko za zezwoleniem tycią, którzy obowiązani są drogę utrzymywać w dobrym stanie a względnie Władz lub urzędów, które według istniejących ustaw upoważnione są dawać pozwolenie do używania drogi przez przedsiębiorstwo kolej lokalnej.

#### Artykuł XV.

W razie uruchomienia wojska lub wojny przedsiębiorstwa kolej lokalnych obowiązane są bez pretensji do wynagrodzenia wstrzymać każdego czasu ruch na kolejach koncesjonowanych o tyle i na taki długo jak Władza wojskowa uzna to za potrzebne.

### B. Małe kolej (koleje trzeciorzędne).

#### Artykuł XVI.

Przez małe kolej (koleje trzeciorzędne) w duchu ustawy niniejszej rozumieję się takie kolej lokalne do obrotu publicznego przeznaczone, które dla ogólnego obrotu kolejowego mają mniejsze znaczenie (odnogi o szlaku prawidłowym lub wązkim, kolej drogowe posługujące się parą lub elektrycznością, innymi motorami mechanicznemi lub siłą zwierzęcą, kolej linowe itp.). W szczególności uważa się za małe kolej zwyczajnie takie kolej, które głównie służą do obrotu miejscowego w jednej gminie lub między sąsiednimi gminami jednakże wszelkie kolej nie posługujące się parą.

Uznawanie kolej lokalnej za małą kolej (trzeciorzędową) i udzielanie koncesji na taką kolej należy do Ministerstwa handlu, które w tym względzie porozumieć się ma z innymi interesowaniami Ministerstwami i z wspólnem Ministerstwem wojny. Okres koncesyjny wymierzać należy korporacyom autonomicznym na lat najwięcej 90, innym koncesjonaryszom na lat najwięcej 60.

Postanowienia oddziału A ustawy niniejszej stosują się do małych kolej (trzeciorzędnych) z następującemi zmianami i dopełnieniami.

#### Artykuł XVII.

Wpływ Rządu na budowę i ruch małych kolej (trzeciorzędnych) ograniczać się ma jedynie:

1. do zezwalania na ogóln założenia i na bieg szlaku kolej;

2. do przestrzegania względów polityi bezpieczeństwa;

3. do ochrony sąsiadów granicznych i innych interesowanych od bezpieczeństwa pożaru i wszelkich innych uszkodzeń w skutek założenia i ruchu kolej.

#### Artykuł XVIII.

Przedsiębiorstwa małych kolej (trzeciorzędnych) zobowiązują się należyci na przedsiębiorstwach kolej lokalnych świadczeń na rzecz Zarządu wojskowego tylko o tyle, o ile świadczenia te, ze względu na założenie kolej i urządzenie jej ruchu są w ogóle wykonalne; zresztą zaś uwalnia się przedsiębiorstwa takich kolej, wyjątki zobowiązanie ich do bezpłatnego przewożenia funkcyonariuszów nadzoru rządowego po służbie jadących i legitymuujących się należycie, tudzież ich pakunków, od wszelkich świadczeń bezpłatnych na cele publiczne (dla zarządu pocztowego i telegraficznego, dla policyi, straży skarbowej itd.).

#### Artykuł XIX.

Ustanawianie cen przewozu osób i towarów, jakoteż należyci pobocznych zastrzeżone jest przedsiębiorstwom małych kolej (trzeciorzędnych) pod tym warunkiem, żeby względem wszystkich pasażerów i przewoźców używających kolej postępowano ściśle jednakowo.

Wszelkie przepisy taryfowe a względnie zmiany w takowych podawać należy do wiadomości publicznej i uwiadomić o nich Władzę nadzorcą najmniej na dni ósm, obniżki najmniej na dni trzy przed ich zaprowadzeniem.

Na taki przypadek, gdyby kolej w trzech po sobie następujących latach, z własnych czystych dochodów, wypłacała od kapitału zakładowego, nie zapomocą obligacji pierwszorzędnych zgromadzonego, najmniej sześcioprocentowe odsetki, zastrzega się Rządowi prawo ustanowienia po wysłuchaniu przedsiębiorstwa taryf maksymalnych zniżonych dla obrotu osobowego i towarowego atoli ze względem tak na interesu publiczne, jak i na trwale zabezpieczenie tych sześcioprocentowych odsetek od kapitału zakładowego i kwoty amortyzacyjnej.

#### Artykuł XX.

Okres uwolnienia od podatków, ustanowiony dla kolej lokalnych, ogranicza się dla małych kolej (trzeciorzędnych) do lat 15; upoważnia się jednak Rząd, żeby takim małym kolejom (trzeciorzędnym), których założenie wymaga nadzwyczajnych kosztów z powodu trudności, j-kie przy budowie są do pokonania, przyznała dłuższe uwolnienie od podatku w granicach 25 letniego okresu ustanowionego w artykule V d) dla kolej lokalnych.

Nadto opłatek procentową, która stosownie do artykułu V, lit. f) może być uiszczała zamiast stępki od biletów osobowych, zniża się małym kolejom (trzeciorzędny) na jeden procent jezdnego, o ile w tym ostatnim względzie, stosownie do postanowień ustaw z dnia 11. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 39) i z dnia 30. marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 42) nie należy się uwolnienie od opłaty stęplowej od biletów osobowych.

#### Artykuł XXI.

Upoważnia się Rząd, żeby przy nadawaniu koncesji na małe kolejki (trzeciorzędne) zrzekał się prawa odkupienia ich kiedykolwiek na rzecz państwa, jakie względem kolejek lokalnych według artykułu XII. ma sobie zaszczygać, jakoteż urządzonego w §. 8 ustawy o koncesjach na kolejce żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) prawa kaduku na rzecz państwa. W obec Władz autonomicznych zrzekać się należy tak prawa odkupu jak i prawa kaduku na rzecz państwa.

#### C. Postanowienia końcowe.

#### Artykuł XXII.

Przepisy, tyczące się robót przygotowawczych do budowy kolejek lokalnych i małych kolejek, mianowicie, tyczące się wygotowywania odnośnych wypracowań i postępowania urzędowego z nimi, jakoteż postanowienia, tyczące się zakładania i ruchu takich kolejek wyda Rząd drogą rozporządzenia, w tej mierze zaś winien mieć na względzie, żeby postępowanie było jak najprościejsze i jak najszybsze, tudzież żeby

budowa i urządzenia ruchu doznawały jak największych ułatwień i mogły być jak najtańsze.

#### Artykuł XXIII.

Postanowienia ustawy niniejszej mogą być zastosowane także do istniejących kolejek owych rodzin, które w artykule I i XVI ustawy niniejszej są oznaczone, z tem ograniczeniem, że nie mają być ich udziałem postanowienia i dobrodziejstwa finansowe według artykułu V, lit. a) aż do d) dopuszczalne, lecz jedynie te, które odnośnym przedsiębiorstwom zapewnione zostały przy nadaniu koncesji. Dla kolejek drogowych jest jednak potrzebne przyzwolenie Zarządu drogowego.

#### Artykuł XXIV.

Ustawa niniejsza, która od dnia 31. grudnia 1894 uchyla ustawę z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198) o ponownym przedłużeniu mocy obowiązującej ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) o kolejach lokalnych, wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1895 a traci moc swoję dnia 31. grudnia 1904.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Moim Ministrom handlu, spraw wewnętrznych i skarbu.

Wiedeń, dnia 31. grudnia 1894.

**Franciszek Józef r. w.**

Windisch-Graetz r. w. Bacquehem r. w.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1895 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, russkim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały rocznik 1895, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi 3 zł.

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Nabywający od razu całe dziesięciolecie lub kilka dziesięcioleci Dziennika ustaw państwa w języku niemieckim, płaci:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 25 zł.	Za dziesięciolecie 1869 do 1878 włącznie . . . 16 zł.
1859 " 1868 . . . 12 " 1879 " 1888 . . . 20 "	
Za cztery dziesięciolecia 1849 do 1888 włącznie . . . 60 zł.	

### W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 16 zł. | Za dziesięciolecie 1880 do 1889 włącznie . . . 20 zł.  
Za dziesięciolecia 1870 do 1889 włącznie . . . 30 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można poczawszy od roku 1895:

Rocznik 1849 za . . . 2 zł. 10 c.	Rocznik 1865 za . . . 2 zł. — c.	Rocznik 1881 za . . . 2 zł. 20 c.
" 1850 " . . . 5 " 25 "	" 1866 " . . . 2 " 20 "	" 1882 " . . . 3 " — "
" 1851 " . . . 1 " 30 "	" 1867 " . . . 2 " — "	" 1883 " . . . 2 " 50 "
" 1852 " . . . 2 " 60 "	" 1868 " . . . 2 " — "	" 1884 " . . . 2 " 50 "
" 1853 " . . . 3 " 15 "	" 1869 " . . . 3 " — "	" 1885 " . . . 1 " 80 "
" 1854 " . . . 4 " 20 "	" 1870 " . . . 1 " 40 "	" 1886 " . . . 2 " 30 "
" 1855 " . . . 2 " 35 "	" 1871 " . . . 2 " — "	" 1887 " . . . 2 " 50 "
" 1856 " . . . 2 " 45 "	" 1872 " . . . 3 " 20 "	" 1888 " . . . 4 " 20 "
" 1857 " . . . 2 " 85 "	" 1873 " . . . 3 " 30 "	" 1889 " . . . 3 " — "
" 1858 " . . . 2 " 40 "	" 1874 " . . . 2 " 30 "	" 1890 " . . . 2 " 70 "
" 1859 " . . . 2 " — "	" 1875 " . . . 2 " — "	" 1891 " . . . 3 " — "
" 1860 " . . . 1 " 70 "	" 1876 " . . . 1 " 50 "	" 1892 " . . . 5 " — "
" 1861 " . . . 1 " 50 "	" 1877 " . . . 1 " — "	" 1893 " . . . 3 " — "
" 1862 " . . . 1 " 40 "	" 1878 " . . . 2 " 30 "	" 1894 " . . . 3 " — "
" 1863 " . . . 1 " 40 "	" 1879 " . . . 2 " 30 "	
" 1864 " . . . 1 " 40 "	" 1880 " . . . 2 " 20 "	

Rocznik 1894 będzie można dostać dopiero wtedy, gdy wyjdą skorowidze do wydania w odpowiednim języku.

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 aż do 1894 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

NB. Posłyki Dziennika ustaw państwa, które zginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Rennweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko za opłatą należytości handlowej ( $\frac{1}{4}$  arkusza = 2 strony za 1 c.).

Ponieważ wszystkie roczniki 1849 aż do 1894 włącznie wydania niemieckiego i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach (1870 aż do 1894 włącznie) są całkowicie uzupełnione, przeto poczawszy od roku 1895 będzie można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wypieranej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ( $\frac{1}{4}$  arkusza = 2 strony za 1 c.) i tym sposobem uchylona została trudność uzupełniania zdefektowanych roczników Dziennika ustaw państwa a zarazem ulatwione zostało zestawianie podług materyj.